

На правах рукописи

Старцева Анна Анатольевна

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ
ПО ВОЗДУШНОМУ ЧАРТЕРУ**

Специальность 12.00.03 – гражданское право;
предпринимательское право; семейное право;
международное частное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Казань – 2009

Работа выполнена на кафедре гражданского права
государственного образовательного учреждения высшего
профессионального образования
«Саратовская государственная академия права»

Научный руководитель:	доктор юридических наук, профессор Баринов Николай Алексеевич
Официальные оппоненты:	доктор юридических наук, профессор Хохлов Вадим Аркадьевич кандидат юридических наук, доцент Арсланов Камиль Маратович
Ведущая организация:	ГОУ ВПО «Волгоградский государственный университет»

Защита состоится 02 июля 2009 года в 12 часов на заседании объединенного совета по защите докторских и кандидатских диссертаций ДМ 212.081.12 при Казанском государственном университете им. В.И. Ульянова – Ленина по адресу: 420008, г. Казань, ул. Кремлевская, 18, юридический факультет, ауд. 335.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке им. Н.И. Лобачевского Казанского государственного университета.

Автореферат разослан «___» мая 2009 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент

А.Р. Каюмова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В условиях современного уровня развития гражданской авиации и международного туризма воздушный чартер приобретает все большее значение, а доля чартерных перевозок в общем объеме воздушных перевозок продолжает неизменно расти. Довольно широко в нашей стране в последние годы стало применяться такое новое и очень перспективное направление авиации, как воздушное такси, главными преимуществами которого являются мобильность, скорость и комфорт. Таким образом, качественное развитие и широкое распространение воздушных чартерных перевозок обуславливает особую важность исследования вопросов, связанных с правовым регулированием отношений, возникающих из воздушного чартера.

В то же время, в действительности правовое регулирование отношений по воздушному чартеру никак не соответствует потребностям функционирования и развития чартерных перевозок. Приходится констатировать отсутствие унифицированных норм о договоре воздушного чартера, а также серьезные пробелы в правовом закреплении его на национальном уровне в большинстве государств, в том числе и в Российской Федерации. Применительно к российскому праву это выражается не только в практическом отсутствии нормативно-правового закрепления условий воздушного чартера, но и в наличие противоречий в действующих нормах. Более того, легальные определения договора фрахтования и договора воздушного фрахтования, содержащиеся соответственно в ст. 787 ГК РФ и ст. 104 ВК РФ, не соответствуют существу чартера. Это порождает как неопределенность в теоретических аспектах фрахтования, так и сложности практического характера.

Существует объективная необходимость в первую очередь в разрешении именно теоретических проблем, связанных с правовым регулированием договорных отношений по воздушному чартеру, ведь совершенствование законодательства не может и не должно идти в отрыве от науки. Только формулирование полного определения воздушного чартера, соответствующего его природе и существу, а также корректное построение конструкции договорных отношений по воздушному чартеру, в том числе определение характера отношений сторон чартера с третьими лицами, позволит последовательно и полно урегулировать отношения по воздушному чартеру в законе.

Все это требует тщательного изучения правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру с целью разработки оптимальных направлений качественного развития норм о воздушном чартере и разрешения складывающихся в этой сфере отношений проблем, что к тому же позволит отразить в договорах воздушного чартера баланс интересов сторон. Гармонизация же национального законодательства в этой сфере должна послужить важнейшим шагом на пути к международно-правовой унификации.

Указанные обстоятельства обусловили выбор темы диссертационного исследования.

Степень разработанности темы. На современном этапе наука не уделяет должного внимания ни вопросу правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру, ни иным правовым аспектам воздушного фрахтования. Данная проблема привлекла особое внимание зарубежных авторов в 50-70 гг. XX в. Вопросу правового регулирования договора воздушного чартера в международном частном праве Украины посвящено диссертационное исследование Диковської И.А. (2002 г.). Единственное же комплексное исследование договора воздушного фрахтования в нашей стране было проведено Н.Н. Остроумовым в конце 70-х годов прошлого столетия («Правовое регулирование фрахтования воздушных судов». 1980 г.).

Современные же фундаментальные исследования, посвященные договору воздушного чартера, в отечественной правовой науке отсутствуют. Отдельные вопросы правового регулирования воздушного чартера затрагиваются в монографиях и публикациях, в частности в работах В.Г. Афанасьева, В.С. Грязнова, О.Н. Садикова и О.И. Аксаментова. Однако, несмотря на всю их значимость, вынуждены констатировать, что они не раскрывают многих острых вопросов правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру и являются явно недостаточными для разрешения всех накопившихся проблем.

Существует объективная необходимость в проведении комплексного исследования правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру, охватывающего как теоретические аспекты воздушного фрахтования (такие как понятие воздушного чартера и его правовая природа, договорная конструкция воздушного чартера и характер взаимоотношений сторон чартера с третьими лицами), так и вопросы правовой регламентации указанных отношений, чему и посвящена настоящая работа.

Целью настоящей работы является теоретико-прикладное изучение актуальных проблем, связанных с правовым регулированием договорных отношений по воздушному чартеру.

Для достижения указанных целей поставлены следующие **задачи**:

- сформулировать понятие воздушного чартера, отражающее сущность его правовой конструкции;
- рассмотреть и сформулировать иные понятия, используемые в договорных отношениях по воздушному чартеру;
- на основе исследования сущности, правовой природы договора воздушного чартера обосновать отнесение договора воздушного чартера к разновидности договора перевозки;
- дифференцировать воздушный чартер и воздушные чартерные перевозки на виды;

- провести анализ состояния правового регулирования в области воздушного фрахтования, определить современные тенденции международно-правовой унификации норм о воздушном фрахтовании, а также степень соответствия правовой регламентации имеющимся потребностям функционирования и развития воздушного фрахтования;

- проанализировать условия воздушного чартера и их закрепление в имеющихся нормативных правовых актах и проформах воздушного чартера;

- проанализировать характер и правовое регулирование отношений сторон чартера с третьими лицами (пользователями воздушного транспорта);

- выработать конкретные предложения по совершенствованию российского законодательства о воздушном чартере.

Объект исследования: общественные отношения, складывающиеся в связи с заключением и исполнением договора воздушного чартера, в том числе отношения, складывающиеся в связи с выполнением воздушных чартерных перевозок.

Предметом исследования выступает комплекс проблем, связанных с определением, выявлением сущности воздушного чартера и правовым регулированием договорных отношений по воздушному чартеру.

Методологическая основа исследования. Методологическую основу исследования составляют общие принципы научного познания. В работе используются общенаучные и частно-научные методы познания: диалектический, историко-правовой, логический и системный методы, методы анализа и синтеза, сравнительно-правовой, коллизионный, технико-юридический, правовое моделирование и др.

Теоретическая база работы. Научной базой диссертационного исследования являются труды российских и зарубежных ученых-юристов. Использовались работы таких известных ученых — специалистов в области гражданского, воздушного, морского и международного частного права как В.Г. Афанасьев, М.И. Брагинский, М.М. Богуславский, Е.В. Вавилин, В.В. Витрянский, В.С. Грязнов, В.Н. Гуцуляк, О.С. Иоффе, А.Г. Калпин, А.Д. Кейлин, А.Л. Маковский, Ю.Н. Малеев, И.Б. Новицкий, Н.Н. Остроумов, Ю.В. Романец, О.Н. Садиков, М.А. Тарасов и др.

В работе использованы переведенные и непереведенные на русский язык труды зарубежных ученых: Л. Бентивоглио, Л. Голдхирша, К. Гронфорса, Т. Дикерсона, И. Диковской, Р. Манкиевича, Г. Миллера, Д. Сандберга, К. Шоукросса и др.

Кроме того, изучена и проанализирована соответствующая литература по гражданской авиации и международному туризму.

Нормативная база исследования. Положения и выводы диссертации основываются на анализе российского и советского транспортного законодательства, подзаконных нормативных актов, ряда иностранных нормативных правовых актов, международных соглашений, документов, разработанных международными организациями.

Эмпирическая база исследования. В ходе научного исследования проведен сравнительный анализ действующих проформ чартера и правил перевозок авиакомпаний различных государств, а также изучена опубликованная и неопубликованная судебная и арбитражная практика по спорам, связанным с воздушным фрахтованием.

Научная новизна диссертации состоит в том, что она представляет собой первое в современном отечественном правоведении комплексное исследование правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру. При этом в работе:

- сформулировано авторское представление о конструкции договора чартера в целом и воздушного чартера в частности, исходя из которого по-новому определяются понятия чартер и воздушный чартер, охарактеризованы предмет, стороны договора, правовая природа чартера и субчартера, выделены понятия чартерный билет и воздушный чартер, предназначенный для широкой публики, обосновано отнесение чартера к договорам в пользу третьих лиц;

- выявлены недостатки в правовой регламентации условий воздушного чартера, а также показаны способы их устранения, в связи с чем определяется природа проформы воздушного чартера и вносится ряд предложений по формулированию условий воздушного чартера;

- впервые в научной литературе подробным образом проанализированы особенности структуры и правовое регулирование отношений сторон чартера с третьими лицами, в результате чего раскрыты характер таких отношений и правовые основания их возникновения, а также основания и пределы ответственности сторон чартера перед третьими лицами;

- в целях оптимизации правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру сформулирован ряд предложений по внесению изменений в российское законодательство.

Анализ поставленных проблем позволил вынести следующие основные положения, отражающие научную новизну диссертационного исследования:

1. Сформулированы авторские определения понятия чартер в целом и понятия воздушный чартер в частности:

По договору фрахтования (чартер) фрахтовщик обязуется выполнить чартерную перевозку на условиях, определенных сторонами, с предоставлением всей или части вместимости транспортного средства фрахтователю, а фрахтователь обязуется оплатить такую перевозку.

По договору воздушного фрахтования (воздушный чартер) фрахтовщик обязуется выполнить чартерную перевозку на условиях, определенных сторонами, с предоставлением всей или части вместимости воздушного судна фрахтователю, а фрахтователь обязуется оплатить такую перевозку.

2. Доказано, что предметом воздушного чартера выступает выполнение чартерной перевозки указанных в договоре чартера или в

иных документах, оформляемых в связи с договором чартера, лиц, багажа или груза с предоставлением всей или части вместимости воздушного судна, что служит основным доводом в обосновании вывода о признании договора чартера разновидностью договора перевозки, наравне с договором перевозки груза и договором перевозки пассажиров и багажа.

3. Воздушный субчартер не может быть признан разновидностью воздушного чартера, так как фрахтователь не принимает в данном случае на себя обязательств, предусмотренных конструкцией договора для фрахтовщика. Следует признать, что в случае заключения договора субчартера, лицо, приобретающее право на использование вместимости воздушного судна, становится по отношению к фрахтовщику третьим лицом, перед которым тот должен произвести исполнение по договору.

4. Установлено, что в качестве фрахтовщика по договору воздушного чартера может выступать только эксплуатант воздушного транспорта, имеющий лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки, а не собственник воздушного судна.

5. Сформулировано определение понятия «чартерный билет». Это билет, выдаваемый пассажиру чартерного рейса в соответствии с договором фрахтования, указывающий на лицо, в отношении которого должно быть произведено исполнение по договору и не подтверждающий заключение договора перевозки между авиакомпанией и лицом, которому оно выдано.

6. Обоснована необходимость в доктринальном и нормативном выделении из договоров воздушного чартера, заключаемых в пользу третьих лиц, такой категории как «воздушный чартер, предназначенный для широкой публики, (публичный чартер)», то есть чартера, в рамках которого пассажировместимость воздушного судна фрахтуется организатором перевозки, в том числе туроператором, с целью дальнейшей реализации мест неопределенному кругу лиц или включения стоимости перевозки в туристический пакет. Такое выделение обосновано необходимостью легально оформить особенности, свойственные этому виду чартера, и применить к нему особые требования, направленные на защиту прав пассажиров.

7. Ввиду отсутствия полноценного нормативного закрепления условий договора чартера основным источником правового регулирования взаимоотношений сторон по воздушному чартеру следует признать обычаи делового оборота, которые находят свое отражение в составляемых фрахтовщиками проформах воздушного чартера. В силу отсутствия одобрения и официальной публикации проформ воздушного чартера их нельзя признать примерными условиями договора в том значении, которое им придается в ст. 427 ГК РФ. Утверждение типовой формы воздушного чартера в рамках авиационных ведомств и/или международных авиационных организаций позволит не только рассматривать их в качестве примерных условий договора в соответствии со ст. 427 ГК РФ и в качестве

важнейшего элемента частноправовой унификации, но и отразить в типовом договоре воздушного чартера баланс интересов сторон, что представляет огромное значение в связи с тем, что в большинстве случаев предлагаемая к подписанию проформа воздушного чартера фактически представляет собой договор присоединения.

8. Обоснован тезис о том, что фрахтователя по договору публичного чартера (включая туроператоров) нельзя признать «договорным перевозчиком» в значении, который ему придается Гвадалахарской (а вместе с ней и Варшавской), а также Монреальской конвенциями. Перевозчиком же (как договорным, так и фактическим) должен быть признан фрахтовщик (авиакомпания).

9. Правовые отношения между авиакомпанией и пользователями воздушного транспорта, не являющимися фрахтователями, складываются в связи с исполнением договора воздушного чартера третьим лицам, что позволяет исключить из применения к чартерной перевозке ряда положений о перевозке регулярной, в том числе относительно норматива бесплатного провоза багажа, возврата денежных средств, продления срока действия билета, предварительном бронировании и другие.

10. Формулируется вывод о том, что в целом система мер финансовых гарантий, сложившаяся на сегодняшний день в странах Европы и установленная в Российской Федерации, а также ряде других стран, способна обеспечить защиту интересов туристов в случае, когда туристическая компания прекращает свое существование, становится банкротом или уклоняется от возмещения вреда. Однако следует предусмотреть возможность использовать эти средства в целях возмещения авиакомпании стоимости совершенного рейса по возвращению туристов на родину. В таком случае в договоре чартера стороны смогли бы устанавливать обязанность авиакомпании-фрахтовщика в случае необходимости совершать обратный рейс за счет средств финансовых гарантий.

В диссертации сформулирован и обоснован ряд **предложений по совершенствованию** правового регулирования договорных отношений по воздушному чартеру, в том числе по внесению изменений в российское законодательство.

В частности, предлагается новая редакция ст. 787 ГК РФ, ст. 104 ВК РФ; доказана необходимость предусмотреть в Воздушном кодексе специальную норму о воздушном брокере, в том числе, и чартерном, используя по аналогии нормы морского права; предлагается включить в ГК РФ и ВК РФ положение о правомочии фрахтователя (с согласия фрахтовщика, если иное не оговорено в договоре) передавать право на использование всей или части вместимости воздушного судна за вознаграждение другому лицу (субчартер).

Предлагается внести в ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» норму, касающуюся ограничения ответственности туристической организации.

Рекомендуется дополнить Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» специальным разделом, посвященным выполнению воздушных чартерных перевозок, в который, в том числе, внести нормы о чартерном билете, порядке установления лимитов бесплатного провоза багажа и оплаты сверхнормативного багажа, порядке компенсации за неиспользованный билет. В частности, обосновывается необходимость внести в этот раздел следующие положения: «Чартерные билеты недействительны, если фрахтователь не выполнил условия договора по оплате цены чартера. Компенсация билетов производится фрахтователем в соответствии с условиями договора, заключенного им с пассажирами (грузоотправителями). Продление сроков действия билета, изменение даты вылета и предварительного бронирования может производиться только фрахтователем (агентами фрахтователя). В случае изменения фрахтователем норм бесплатного провоза багажа и порядка оплаты сверхнормативного багажа, установленных для регулярных перевозок, об этом должна быть сделана отметка в билете или договоре, заключенном между пассажиром и фрахтователем».

Кроме того, обоснована необходимость в международно-правовой унификации норм о международном воздушном чартере, а также разработке и утверждении ряда проформ (примерных форм) воздушных чартеров в рамках федеральных авиационных ведомств.

Из стандартного чартерного билета предлагается исключить указание на факт заключения самостоятельного договора перевозки пассажира, указав вместо этого, что перевозка осуществляется во исполнение договора чартера, а также что на данную перевозку в полной мере распространяются положения соответствующего договора чартера и правила о чартерной перевозке.

Теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в том, что положения и выводы, предложения и рекомендации, содержащиеся в диссертации, призваны дать новое представление о конструкции воздушного чартера и правовом регулировании договорных отношений по воздушному чартеру, а также обобщить, дополнить и развить уже существующие научные знания о воздушном чартере и могут быть использованы в ходе дальнейшей научной разработки указанной проблематики.

Результаты проведенной автором работы могут быть приняты во внимание в законотворческой деятельности с целью устранения выявленных пробелов, недостатков и коллизий; в правоприменительной деятельности юрисдикционных органов, рассматривающих споры, вытекающие из договоров воздушного чартера; при разработке учебно-методических материалов, при чтении лекций и проведении семинарских занятий по гражданскому праву, транспортному праву и международному частному праву.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования нашли отражение в научных публикациях автора, обсуждены и одобрены на заседании кафедры гражданского права Саратовской государственной академии права, а также были положены в основу научных сообщений, сделанных автором на международных и всероссийских научно-практических конференциях. Выводы и рекомендации, сделанные диссертантом, апробированы при проведении учебных семинарских и практических занятий в Саратовской государственной академии права.

Структура диссертации обусловлена ее предметом и спецификой правовой конструкции воздушного чартера, а также целью и задачами исследования и состоит из введения, трех глав, разделенных на семь параграфов, заключения и списка использованных нормативных правовых актов и литературы.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность исследования, анализируется степень научной разработанности темы, сформулированы цель и задачи исследования, определены предмет и объект исследования, методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы исследования, научная новизна, сформулированы основные положения, выносимые на защиту, а также приведены сведения об апробации работы и ее теоретической, практической значимости.

Глава первая «Общая характеристика воздушного чартера» включает в себя три параграфа. **В первом параграфе** *«Понятие воздушного чартера и другие понятия, используемые в договорных отношениях по воздушному чартеру»* первоначально рассматривается история развития и правовое содержание терминов чартер и фрахтование. Диссертантом высказывается позиция относительно нецелесообразности использования термина «фрахтование» в качестве родового понятия, сочетающего в себе такие договоры, как фрахтование на рейс (чартер), фрахтование на время (тайм-чартер) и фрахтование без экипажа (димайз-чартер).

В диссертации критикуются как законодательные, так и предлагаемые в литературе определения чартера в целом и воздушного чартера в частности. Исходя из цели договора, его предмета и содержания, диссертантом сформулированы авторские определения договора фрахтования (чартер) и договора воздушного фрахтования (воздушный чартер).

Далее в работе показана недопустимость смешения терминов «чартер» и «чартерная перевозка». Автор указывает на то, что чартер представляет собой не что иное, как договор, перевозка же – действие, совершаемое во исполнение этого договора, выражающееся в перемещении в пространстве определенных предметов или людей.

Чартерной перевозкой, по мнению диссертанта, следует называть перевозку, осуществляемую во исполнение договора чартера.

Дается определение понятиям «международная воздушная чартерная перевозка» и «договор международного воздушного чартера». Диссертантом утверждается, что иностранный элемент в первом случае выражается в пересечении воздушных границ государства, а во втором – в местонахождении (месте жительства) сторон договора воздушного чартера, на территории различных государств.

Обосновывается выделение термина «чартерный билет», что обусловлено, во-первых, его кардинальным отличием от обычного пассажирского билета: он не является подтверждением заключения самостоятельного договора перевозки между авиакомпанией и пассажиром, а лишь содержит указание на лицо, в отношении которого должно быть произведено исполнение по договору воздушного чартера. Во-вторых, такой билет должен иметь особое содержание и правовое закрепление, отражающие специфику данного вида перевозки.

Рассматривается вопрос о чартерном брокере, в результате чего диссертант приходит к выводу о необходимости предусмотреть в Воздушном кодексе специальную норму о воздушном брокере, в том числе, и чартерном, используя по аналогии нормы морского права.

Кроме того, в данном параграфе рассматриваются такие понятия как чартерный рейс, чартерная компания, воздушное такси и ряд других.

Во втором параграфе «Правовая природа воздушного чартера и соотношение его с другими видами чартера» диссертант обосновывает отнесение договора чартера к разновидности договора перевозки. С этой целью автор первоначально приводит точки зрения относительно природы чартера, изложенные в научной литературе и нашедшие свое отражение в законодательстве зарубежных стран, объединяя их в три группы. Далее диссертант систематизирует ранее высказанные и предлагает новые доводы в обоснование указанной позиции.

По мнению диссертанта, окончательную точку в дискуссии относительно природы чартера должно поставить грамотное формулирование предмета чартера. Соискатель выдвигает положение о том, что предметом воздушного чартера следует признать выполнение чартерной перевозки указанных в договоре чартера или в иных документах, оформляемых в связи с договором чартера, лиц с предоставлением всей или части вместимости воздушного судна.

Кроме этого, соискатель говорит о направленности чартера на оказание услуг по перемещению груза, пассажира или багажа при помощи транспортного средства, об экономической цели фрахтования, которая состоит в изменении территориального положения объекта обязательства, ведь потребность у фрахтователя возникает не в перевозочных средствах как таковых, а в необходимости переместить в пространстве определенных лиц или имущество, о содержании чартера, об отличии фрахта от наемной платы. Оплату за простой судна по вине фрахтователя автор не признает

разновидностью наемной платы, т.к. природа такой платы связана не с использованием имуществом, а с возмещением упущенной выгоды или понесенных расходов.

Автор особо останавливается на вопросе о передаче правомочий владения и пользования, являющейся конститутивным признаком договора аренды, более подробно рассматривая именно проблему с передачей правомочия пользования. Соискатель обосновывает тезис о том, что именно фрахтовщик, осуществляя коммерческую эксплуатацию судна, сохраняет это правомочие за собой.

В работе приводятся и другие доводы в обоснование обозначенной позиции. Однако автор признает, что они не могут в полной мере быть отнесены к договору фрахтования на время, в связи с чем соискатель разделяет позицию тех авторов, которые признают его договором арендного типа.

Анализируя сущность воздушного субчартера, диссертант приходит к заключению, что он не может быть признан разновидностью воздушного чартера, так как фрахтователь не принимает в данном случае на себя обязательств, предусмотренных конструкцией договора для фрахтовщика. Разрешить же складывающееся на практике противоречие с правовой природой субчартера, по мнению диссертанта, можно, включив в ГК РФ и ВК РФ положение о правомочии фрахтователя (с согласия фрахтовщика, если иное не оговорено в договоре) передавать право на использование всей или части вместимости воздушного судна за вознаграждение другому лицу (субчартер), что исключило бы повод для неверного толкования природы субчартера.

Завершается параграф анализом соотношения воздушного чартера с другими видами чартера (используемыми на морском, внутреннем водном и автомобильном транспорте), в результате чего формулируется вывод о том, что природа договора чартера и его реальная конструкция едина для всех его видов, а потому и подход законодателя к формулированию понятия договора фрахтования (чартера) применительно ко всем видам чартера также должен быть единообразным и соответствующим ст. 787 ГК РФ. В транспортных же уставах и кодексах специфика каждого из видов чартера должна быть изложена исходя из такого общего понимания договора фрахтования. В действующем же российском отраслевом законодательстве четкая линия конструкции единого договора фрахтования, к сожалению, не прослеживается.

Третий параграф имеет название «*Виды воздушного чартера и чартерных перевозок*». Диссертантом проанализированы и критически оценены представленные в науке и праве классификации чартера, в частности, рассмотрен ряд классификаций чартера, проведенных на основании такого критерия как принцип комплектования пассажирских групп. В результате автор приходит к выводу, что использование такой классификации в законе уже не соответствует современным тенденциям развития гражданской авиации, что неизбежно приведет к отказу от ее

использования. Диссертант полностью поддерживает отсутствие в российском законодательстве требований к формированию групп пассажиров чартерного рейса. Автором подробно рассмотрены некоторые из используемых в мировой практике типов воздушного чартера, в особенности инклюзив-тур-чартер. Свое значение выделение типов чартера сохраняет для ряда стран, в том числе для США и Канады, в связи с чем в работе уделяется внимание авиационному законодательству этих государств. Автор обращает внимание на правила, применяемые к Public charters в США, а также в Канаде к чартерам типа ABC и ITS, как на позитивный пример защиты интересов пользователей воздушного транспорта.

Помимо этого диссертантом рассмотрены и другие классификации, например, предлагаемые в своих работах В.Г. Афанасьевым, В.Д. Бордуновым, В.С. Грязновым, И.А. Диковской, А.Г. Калпиным и Н.Н. Остроумовым. Автор критически подходит к разделению И.А. Диковской чартера на основе такого критерия как количество лиц, участвующих в оплате чартерной перевозки, а также к предлагаемому В.Г. Афанасьевым и В.С. Грязновым делению чартера на разовую перевозку «туда и обратно», тайм-чартер и чартерную цепочку. Вместе с тем, диссертант отмечает, что не вызывает сомнений классификация воздушного чартера, проводимая по объекту перевозок (пассажирский, грузовой и грузопассажирский), объему фрахтуемой емкости (договоры, по которым фрахтуется полная вместимость самолета и договоры, по которым фрахтуется часть вместимости самолета), разделение чартерных перевозок на разовые, в том числе парные, и чартерные цепочки, используемые в той или иной редакции в работе ряда авторов.

Соискатель приходит к выводу о необходимости доктринально разделить чартер исходя из того, в целях перевозки кого он заключается, на чартер, заключаемый в личных целях и чартер, заключаемый в пользу третьих лиц. При этом диссертантом обосновывается отнесение последнего к договорам в пользу третьих лиц. В этих целях в работе приводится ряд доводов, среди которых можно выделить следующие. Пассажир (грузовладелец) может быть представлен по аналогии в качестве кредитора, которому предоставлено право самостоятельного требования к стороне по договору, в заключении которого он не принимает участия. Перевозчик и пассажир не связаны договорными обязательствами, так как между ними не заключается самостоятельный договор, а обязанности перевозчика вытекают из договора чартера. Договор чартера в принципе создает у пассажира (грузовладельца) исключительно права, а не обязанности. Тот факт, что получив перевозочный документ, третьи лица соглашаются с необходимостью принять некоторые из обязанностей, предусмотренных правилами перевозок в отношении пассажира (грузовладельца), по мнению соискателя, вполне укладывается в конструкцию договора в пользу третьего лица. При отказе пассажира (грузоотправителя) от своего права фрахтователь может распорядиться

соответствующим местом по своему усмотрению.

Кроме того, диссертант приходит к выводу о необходимости выделения понятия «воздушный чартер, предназначенный для широкой публики, (публичный чартер)», в рамках которого пассажировместимость воздушного судна фрахтуется организатором перевозки, в том числе туроператором, с целью дальнейшей реализации мест неопределенному кругу лиц или включения стоимости перевозки в туристический пакет. Указанное выделение обосновано, по мнению диссертанта, необходимостью легально оформить особенности, свойственные этому виду чартера, и применить к нему особые требования, направленные на защиту прав пассажиров.

Глава вторая «Правовое регулирование взаимоотношений сторон воздушного чартера» состоит из двух параграфов. В рамках **первого параграфа «Источники правового регулирования взаимоотношений сторон воздушного чартера»** изучены те международные договоры, нормативные правовые акты Российской Федерации, а также гражданско-правовые обычаи, которые содержат нормы, непосредственно регулирующие отношения сторон по заключению, исполнению и расторжению договора воздушного чартера. После краткого изложения теоретических аспектов данной проблематики автор переходит к анализу международных соглашений, затрагивающих вопросы воздушного фрахтования, констатируя, что на сегодняшний день отсутствует какой-либо международно-правовой акт, содержащий унифицированные нормы о воздушном чартере и непосредственным образом регулирующий отношения сторон этого договора.

При этом автор возражает относительно невозможности применения положений Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. к отношениям, складывающимся в связи с осуществлением перевозки на зафрахтованном воздушном судне, так как они оказывают значительное влияние на исполнение обязательств по договору чартера, ведь выполнение чартерной перевозки есть одна из важнейших обязанностей фрахтовщика. Диссертант также отмечает более удачное решение вопроса с выдачей перевозочных документов, предложенное в Монреальской конвенции (в Конвенции говорится о возможности выдачи не только индивидуального, но и группового перевозочного документа), имеющее особое значение именно для чартерных перевозок.

Далее в работе излагается исторический аспект становления российского законодательства о воздушном фрахтовании, в рамках которого, помимо прочих нормативных актов, анализируется Воздушный кодекс СССР 1983 г. Затем автор переходит к современному российскому законодательству. Диссертант отмечает необоснованную краткость правовой регламентации договора фрахтования как в Гражданском кодексе РФ, так и в Воздушном кодексе РФ. И хотя автор в целом признает положительное значение диспозитивного регулирования частноправовых отношений, он констатирует, что оно не может быть достигнуто путем

простой ликвидации законодательных формулировок без предложения альтернативных форм правового регулирования, подчеркивая, что исключение из Воздушного кодекса норм, содержащих положения о договоре воздушного чартера, нельзя расценить как прогрессивный шаг в развитии данного вида договора. В отношении ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» соискателем высказывается мнение о том, что они, хотя и содержат ряд заслуживающих одобрения положений о чартерной перевозке, в целом не уделяют чартерным перевозкам должного внимания, да к тому же еще и содержат нормы, отсылающие к несуществующим на сегодняшний день в российском законодательстве положениям (например, на порядок возврата сумм пассажирам по перевозке, выполняемой на чартерном рейсе).

Особое внимание в работе уделено рассмотрению вопроса о проформах договора воздушного чартера. Анализируя высказываемые в литературе позиции относительно природы и значения стандартных форм договора, а также положения российского законодательства о примерных условиях договора, диссертант приходит к выводу, что использование типовых проформ договора чартера представляет собой положительный шаг, направленный в первую очередь на ускорение и облегчение процесса выработки и согласования содержания договора. Однако, по мнению диссертанта, в настоящее время в силу отсутствия одобрения и официальной публикации проформ воздушного чартера их нельзя признать примерными условиями договора в том значении, которые им придается в ст. 427 ГК РФ. Автором обоснован вывод о том, что утверждение типовой формы воздушного чартера в рамках авиационных ведомств и/или международных организаций позволит рассматривать проформу воздушного чартера в качестве важнейшего элемента частноправовой унификации.

Анализ содержания проформ воздушного чартера позволил соискателю прийти к следующим заключениям. Во-первых, данные проформы излишне краткие по своему содержанию и имеют огромный крен в пользу авиакомпаний. Более того, на практике фрахтователь чаще вынужден принимать условия договора путем присоединения к предложенному договору (проформе) в целом. Таким образом, в большинстве случаев проформа воздушного чартера представляет собой договор присоединения, особенно это касается договоров воздушного чартера, заключаемых фрахтователем в личных целях. А потому автор полностью соглашается с разработчиками Проекта Концепции совершенствования общих положений обязательственного права России в их мнении относительно необоснованности положения п. 3 ст. 428 ГК РФ.

Во-вторых, несмотря на то, что формально проформы воздушного чартера не относятся к источникам права, они содержат ряд положений, которые автор считает возможным в силу длительности и многократности их применения признать обычаями делового оборота. Такие обычаи, ввиду

отсутствия полноценного нормативного закрепления условий договора чартера, следует, по мнению диссертанта, признать основным источником правового регулирования взаимоотношений сторон по воздушному чартеру.

Диссертант отмечает значение Правил ИАТА и Правила перевозок авиакомпаний различных государств для регулирования отношений по воздушному чартеру. В то же время в работе критикуется в целом явный недостаток норм, посвященных в таких правилах чартерным перевозкам, а также отдельные положения таких правил, в частности, содержащееся в п. 1 Общих условий перевозок пассажиров и багажа ИАТА понятие чартерной перевозки.

Исследуя основные коллизионные привязки, используемые в целях определения права, применимого к договору фрахтования, диссертант заключает, что в случае отсутствия выбора применимого права в самом договоре воздушного чартера, предпочтение в плане регулирования отношений сторон договора, будет в большинстве стран отдано праву страны, в которой авиакомпания-фрахтовщик имеет свое обычное местопребывание или главный орган управления.

Далее в диссертации дается характеристика правового регулирования воздушного фрахтования в ряде зарубежных стран, в частности в США, Канаде, Италии, Франции, некоторых странах Латинской Америки, в результате чего соискатель приходит к заключению, что в большинстве стран правовому регулированию договора чартера не уделяется должного внимания, его регламентация остается за рамками нормотворчества.

Диссертант приходит к выводу относительно необходимости принятия международной конвенции, посвященной этому договору, замечая при этом, что мировое сообщество в настоящее время находится в самом начале пути по унификации норм о договоре фрахтования.

Параграф второй *«Правовое закрепление условий воздушного чартера»* автор начинает с общей характеристики и определения существенных условий этого договора. Диссертант отмечает, что ввиду отсутствия законодательного оформления в Российской Федерации того, какие из условий договора чартера должны быть признаны существенными, и при отсутствии специального указания на это в тексте договора, таковым может быть признано лишь условие о предмете чартера. Обобщенный анализ типовых договоров и научной литературы позволяет соискателю утверждать, что стороны договора чартера продолжают, в общем и целом, придерживаться схемы, предложенной еще ВК 1983 г., а также, что вопрос с определением существенных условий договора чартера должен быть разрешен законодательным путем. В связи с этим автор считает необходимым внести изменение в действующий Воздушный кодекс, дополнив статью 104 пунктом вторым в следующей редакции: «В договоре чартера должны быть предусмотрены наименование сторон, тип воздушного судна, цель фрахтования, максимальное количество

перевозимых пассажиров, багажа, грузов и почты, размер платы за фрахтование, место и время отправления, место назначения воздушного судна. В договор чартера могут быть включены и иные условия».

Соискатель опровергает сложившееся представление о предмете чартера, обосновывая, что предметом договора фрахтования является не вместимость воздушного судна, а выполнение чартерной перевозки с предоставлением всей или части вместимости транспортного средства. Смысл договора фрахтования не ограничивается предоставлением вместимости транспортного средства, фрахтовщик обязан в силу самого существа договора совершить иные действия, прямо вытекающие из конструкции чартера. В связи с этим автор еще раз обращает особое внимание на необходимость корректировки законодательного определения предмета чартера.

Далее автор рассматривает такие условия воздушного чартера как условие о типе воздушного судна, о сторонах договора, о цене чартера и возмещении дополнительных расходов, о сроке и другие, в результате чего автор приходит к ряду выводов и заключений, некоторые из которых сформулированы в качестве рекомендаций к содержанию проформы договора чартера.

Автор считает спорным утверждение, что в роли фрахтовщика может выступать лицо, имеющее на праве собственности или ином законном основании воздушное судно. Свою позицию он объясняет тем, что помимо предоставления вместимости воздушного судна на фрахтователе лежит обязанность по выполнению чартерного рейса, что может быть осуществлено только эксплуатантом воздушного транспорта, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

В диссертации дается характеристика основных прав и обязанностей, а также ответственности по договору сторон воздушного чартера. Особо подчеркивается, что важнейшей обязанностью фрахтовщика является осуществление перевозки пассажиров, багажа и грузов по установленному в чартере маршруту. К сожалению, эта обязанность фрахтовщика, законодательным образом не закреплена в действующих Гражданском и Воздушном кодексах, что может быть объяснено неверным подходом к самому существу договора чартера, в связи с чем соискатель считает необходимым и целесообразным при разработке норм, регламентирующих права и обязанности сторон договора воздушного чартера, включить в них указанную обязанность фрахтовщика. В отношении полномочий фрахтователя автор делает общий вывод о том, что в разрабатываемых авиакомпаниями типовых договорах чартера их объем очевидно недостаточен, в связи с чем соискатель еще раз подчеркивает необходимость разработки и утверждения проформы воздушного чартера с учетом баланса интересов сторон чартера.

Соискателем предлагается ряд рекомендаций по формулированию текста проформы договора чартера: в частности, закрепить необходимость

получения согласия контрагента на замену воздушного судна на воздушное судно другого типа, возложить расходы в аэропорту прибытия на приобретение ГСМ, стоянку, а также стоимость страхования на фрахтователя. Кроме того, предлагается предусмотреть право фрахтователя отказаться от перевозки в случае невыполнения перевозчиком обязанности по предоставлению самолета в эксплуатационном состоянии, пригодном для обслуживания пассажиров и выполнения перевозок, и по выполнению всех формальностей, относящихся к самолету и экипажу, необходимых для нормального полета, а также право получить компенсацию за невыполнение перевозчиком обязательства по обслуживанию пассажиров, включить «оговорку о канцелировании», которая позволит фрахтователю расторгнуть договор в случае, если фрахтовщик не предоставляет вместимость воздушного судна в сроки, предусмотренные договором, и ряд других положений.

Глава третья «Правовое регулирование отношений сторон воздушного чартера с третьими лицами (пользователями воздушного транспорта)» включает в себя два параграфа. В **параграфе первом «Особенности природы и правового регулирования отношений фрахтователя с пользователями воздушного транспорта»** основное внимание уделено такой категории фрахтователей как туристические фирмы, что обусловлено ролью, которую играют в общей массе чартерных перевозок пассажирские чартерные перевозки, выполняемые в рамках туристических программ. Автор обосновывает тезис о том, что фрахтователя по договору публичного чартера (включая туроператоров) нельзя признать «договорным перевозчиком» в значении, который ему придается Гвадалахарской (а вместе с ней и Варшавской), а также Монреальской конвенциями. В первую очередь это объясняется тем, что он не заключает от своего имени договор перевозки с пассажиром, что требуется по смыслу рассматриваемых конвенций. Подчеркивая еще раз, что чартер, заключаемый в целях перевозки лиц, иных, чем сам фрахтователь, должен быть признан договором в пользу третьего лица, соискатель указывает на то, что это означает отсутствие смены должника в договоре, а лишь исполнение обязанностей по этому договору иному лицу.

Далее автор переходит к анализу обязанностей туристических компаний перед пассажирами чартерных рейсов, а также ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора перевозки. С этой целью, в диссертации, в частности, приводятся положения ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», Директивы Совета Европейского экономического сообщества «О комплексных турах, путешествиях и организованном отдыхе», Международной конвенции по контракту на путешествие 1970 г., Германского Гражданского Уложения, законодательства США и Италии.

В итоге автор приходит к выводу, что обычно туроператор обязан обеспечить исполнение туристу услуги по перевозке в том виде, в каком это предусмотрено туристским договором. Более того, в ряде стран

законодательным путем специально оговаривается, какие меры обязана в этой связи предпринимать туристическая компания. В качестве позитивного примера детального регулирования взаимоотношений туристов и туроператоров, направленного на качественное обеспечение последним исполнения услуг по перевозке, а также его ответственности за ненадлежащее исполнение таковых, в работе приводится законодательство штата Гавайи, которое, по мнению диссертанта, может служить примером для других стран, а также при унификации норм о международном туризме.

Диссертантом определено, что в соответствии с современным подходом большинства государств туроператоры несут ответственность перед туристами за исполнение обязательств по перевозке (как компонента, входящего в туристический пакет). По мнению соискателя, в основу определения лица, который в конечном итоге будет нести ответственность перед туристом, должен быть положен принцип, широко используемый в морском праве: в зависимости от того, на ком лежали обязанности, ненадлежащее исполнение которых повлекло ущерб.

В случае возмещения вреда фрахтователем, за причинение которого ответственным является перевозчик, особое значение приобретает правило об ограничении ответственности туроператора, ведь в случае предъявления регрессного требования к перевозчику (фрахтовщику) размер возмещения будет определяться на основании ограничений, предусмотренных соответствующими нормами международных договоров и национального законодательства. Поэтому соискатель считает целесообразным внести в ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» норму, касающуюся ограничения ответственности туристической организации. В типовом же договоре следует закрепить обязанность фрахтователя незамедлительно уведомлять фрахтовщика о поступивших в ее адрес претензиях, вытекающих из исполнения договора перевозки, а также привлечь ее к участию в судебном процессе.

В результате анализа сложившейся в странах Европы, США, Австралии, Канаде, закрепленной в законодательстве Российской Федерации и ряде других стран системы мер финансовых гарантий, автор в целом приходит к заключению о ее способности обеспечить защиту интересов туристов. Тем не менее, в работе отмечается, что в российском законе не определен порядок использования гарантийных средств в целях возвращения туристов на родину, что является особенно актуальным в последние годы, в связи с чем соискателем выдвигается предложение по устранению указанного недостатка.

Второй параграф *«Особенности природы и правового регулирования отношений фрахтовщика с пользователями воздушного транспорта»* начинается с рассмотрения принципиального вопроса о характере отношений, складывающихся между фрахтовщиком и пассажирами (грузовладельцами), не являющимися фрахтователями. Соискатель возражает относительно возможности признать, что между перевозчиком и

пассажиром (грузовладельцем) заключается самостоятельный договор перевозки. Такое признание противоречило бы принципам договорного права, ведь со стороны перевозчика отсутствует намерение заключить договор перевозки с пассажиром: он лишь выполняет обязанности, возложенные на него договором фрахтования. Кроме того, отсутствует обязанность пассажира по оплате проезда перевозчику, предусмотренная конструкцией договора перевозки пассажира. Обязанность перевезти пассажира в пункт назначения носит здесь условный характер, так как непосредственно зависит от факта оплаты фрахтователем цены договора.

Анализ судебно-арбитражной практики приводит автора к заключению о том, что позицию правоприменителя на этот счет нельзя признать однозначной. Однако соискатель настаивает на том, что факт выдачи билета (накладной) пассажиру (грузоотправителю) в данном случае не свидетельствует о заключении договора перевозки пассажира (груза). Признавая, что согласно ст. 786 ГК РФ пассажирский билет удостоверяет факт заключения договора перевозки, диссертант отмечает, что в случае выполнения чартерной перевозки он подтверждает факт заключения договора фрахтования, исполнение которого осуществляется в отношении указанных в билете лиц. Необходимость выписывать билет возникает в случае международной перевозки в связи с применением Варшавской конвенции. По мнению диссертанта, в случае заключения договора фрахтования пассажирам (грузоотправителям) должны выдаваться чартерные билеты (накладные), а специфика их должна быть оформлена законодательно. Из самого же стандартного чартерного билета автор предлагает исключить указание на факт заключения самостоятельного договора перевозки пассажира, указав вместо этого, что перевозка осуществляется во исполнение договора чартера, а также что на данную перевозку в полной мере распространяются положения соответствующего договора чартера и правила о чартерной перевозке.

Рассматривая вопрос о возможности применения к отношениям, складывающимся между фрахтовщиком и пользователями воздушного транспорта, положений о регулярной перевозке, диссертантом выявлено, что особый характер чартерной перевозки позволяет исключить из применения к ней ряд таких положений. Например, к перевозке по договору чартера нормативы бесплатного провоза багажа и порядок оплаты сверхнормативного багажа должны применяться в случае, если фрахтователем не установлено иное. Возврат денежных средств пассажир чартерного рейса может требовать только от фрахтователя, ведь фрахтовщик не получает от пассажира никакой платы и обязан совершить рейс независимо от фактической загрузки вместимости воздушного судна.

В то же время соискатель констатирует тот факт, что никаких специальных норм в отношении чартерных перевозок ВК РФ не содержит. В ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» к чартерным перевозкам применяются все нормы о

перевозке регулярной, за исключением положений о взимании провозной платы (п. 29) и о расписании движения воздушных судов. Кроме того, согласно п. 240 Правил «возврат сумм пассажирам по перевозке, выполняемой чартерным рейсов, производится в порядке, установленном законодательством Российской Федерации», хотя действующим законодательством такой порядок не предусмотрен.

В целях разработки оптимальных способов изложения норм о чартерной перевозке в работе анализируются уже используемые в мировой авиационной практике варианты решения обозначенной проблемы, среди которых автор особо отмечает правила, изложенные в Общих условий перевозок пассажиров и багажа ИАТА, законодательстве США, Правилах перевозок авиакомпаний «АэроСвит», «Кондор», «Arkia International», «Israirairlines». В диссертации обоснована необходимость дополнить ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» специальным разделом, посвященным выполнению воздушных чартерных перевозок, в который, в том числе внести положения о чартерном билете, порядке установления норм бесплатного провоза багажа и оплаты сверхнормативного багажа, порядке компенсации за неиспользованный билет и ряд других.

Завершает данный параграф рассмотрение вопроса об ответственности фрахтовщика перед пользователями воздушного транспорта. Автор обращает внимание на то, что ныне действующий ВК РФ не содержит специальных положений об ответственности перевозчика перед пассажирами и грузоотправителями в случае выполнения чартерного рейса, тем не менее, статья 104 ВК РФ обычно толкуется и в теории, и на практике таким образом, чтобы распространить нормы об ответственности перевозчика, установленные воздушным законодательством в отношении перевозки регулярной и на перевозку чартерную.

В **заключении** диссертант подводит итоги своего исследования, обобщая выводы, некоторые из которых вынесены на защиту.

Основные положения исследования отражены в опубликованных по теме диссертации научных работах. В ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, указанных в перечне Высшей аттестационной комиссии, опубликованы следующие статьи:

1. Старцева А.А. Договор воздушного чартера: о необходимости разработки нового понятия / А.А. Старцева // Вестник СГАП. - 2007. - № 1. - С. 152-156. (0,45 п.л.).

2. Старцева А.А. О правовой сущности воздушного субчартера / А.А. Старцева // Вестник СГАП. - 2009. - № 3. (0,2 п.л.).

В иных изданиях опубликованы следующие работы:

3. Старцева А.А. Становление законодательства о воздушном фрахтовании в России / А.А. Старцева // Тенденции развития частного права в условиях рыночной экономики: сборник научных трудов (по материалам международной научно-практической конференции,

посвященной 95-летию профессора В.А. Тархова, Саратов, 24-25 сентября 2008 г.). - Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2009. - С. 175-178. (0,2 п.л.)

4. Старцева А.А. К вопросу о терминах, используемых в воздушном фрахтовании / А.А. Старцева // Актуальные проблемы правоведения: Научно-теоретический журнал. - № 1. – Самара: издательство Самарского государственного экономического университета, 2009. С. 105-109. (0,45 п.л.).

5. Старцева А.А. Чартерный билет / А.А. Старцева // Актуальные проблемы частноправового регулирования: материалы Всероссийского VIII научного форума. Самара, 24-25 апреля 2009 г. – Самара, издательство Самарского университета, 2009. С. 476-479. (0,2 п.л.).

6. Старцева А.А. На пути к унификации норм о международном воздушном чартере / А.А. Старцева // Юридическая наука и практика. Саратовские правовые чтения (по материалам Всероссийской научно-практической конференции, г. Саратов, 5-6 июня 2008 г.). - Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2009. – (0,5 п.л.).

7. Старцева А.А. Права пассажиров чартерного рейса: ответ на политико-экономические преобразования / А.А. Старцева // Политико-правовые основы предпринимательства в России: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию юридического факультета Саратовского университета. - Саратов: Изд-во Саратовского университета, 2008. - С. 195-199. (0,3 п.л.).

8. Старцева А.А. О некоторых вопросах правового регулирования ответственности туристических фирм / А.А. Старцева // Правовое регулирование экономической деятельности. Сборник научных трудов. - Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2008. - С. 175-178. (0,3 п.л.).

9. Старцева А.А. Проблемы правового регулирования международных воздушных чартерных перевозок / А.А. Старцева // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации. Сборник научных статей по материалам Первой международной научно-практической конференции. Вып. 13. - М.: Юрид. ин-т МИИТА, 2007. - С. 465-472. (0,5 п.л.).

10. Старцева А.А. Пассажиры чартерного рейса: договор перевозки пассажира или публичный чартер / А.А. Старцева // Новая правовая мысль. - 2007. - № 4. - С. 42-45. (0,44 п.л.).

11. Старцева А.А. К вопросу о признании туроператоров перевозчиками по договору / А.А. Старцева // Актуальные проблемы правоприменения: сборник научных трудов. Вып. II. - Тольятти, изд-во Тольяттинского гос. университета, 2007. - С. 167-174. (0,4 п.л.).